



## **gemeenteraad**

### **Besluit**

### **A-punten**

Zitting van 5 maart 2012

**GOEDGEKEURD**

**samen leven**

#### **Samenstelling**

De heer Patrick Janssens, burgemeester-voorzitter

De heer Robert Voorhamme, schepen; de heer Philip Heylen, schepen; de heer Ludo Van Campenhout, schepen; de heer Marc Van Peel, schepen; de heer Luc Bungeneers, schepen; de heer Guy Lauwers, schepen; mevrouw Güler Turan, schepen; mevrouw Leen Verbist, schepen; de heer Staf Neel, raadslid; mevrouw Hilda Vienne, raadslid; de heer Johan Van Brusselen, raadslid; de heer Bob Hulstaert, raadslid; de heer Filip Dewinter, raadslid; mevrouw Nahima Lanjri, raadslid; de heer Jan Penris, raadslid; mevrouw Tanja Smit, raadslid; mevrouw Ann Coolsaet, raadslid; de heer Hugo Verhelst, raadslid; de heer Erwin Pairon, raadslid; de heer Claude Marinower, raadslid; de heer Gerolf Annemans, raadslid; mevrouw Kathleen Van Brempt, raadslid; mevrouw Freya Piryns, raadslid; mevrouw Caroline Drieghe, raadslid; de heer Youssef Slassi, raadslid; de heer Wim Wienen, raadslid; mevrouw Suzette Verhoeven, raadslid; de heer George Ver Eecke, raadslid; de heer Ergün Top, raadslid; de heer Staf Wouters, raadslid; mevrouw Chris Calluy, raadslid; mevrouw Anke Van dermeersch, raadslid; mevrouw Fauzaya Talhaoui, raadslid; mevrouw Maya Detiège, raadslid; de heer Karim Bachar, raadslid; de heer Bart De Wever, raadslid; mevrouw Monica De Coninck, raadslid; de heer Jurgen Verstrepen, raadslid; de heer Bruno Valkeniers, raadslid; de heer Sener Ugurlu, raadslid; mevrouw Fatma Akbas, raadslid; mevrouw Greet van Gool, raadslid; de heer Bart Martens, raadslid; mevrouw Eva Mangelschots, raadslid; de heer Frank Hosteaux, raadslid; de heer Toon Wassenberg, raadslid; mevrouw Peggy Pooters, raadslid; de heer Jo Vermeulen, raadslid; mevrouw Eva Wuyts, raadslid; de heer Seppe De Blust, raadslid; de heer Wim Van Osselaer, raadslid; de heer Kris Luyckx, raadslid; mevrouw Ilse Buyst, raadslid; mevrouw Nancy Verrijke, raadslid

De heer Roel Verhaert, stadssecretaris

#### **Iedereen aanwezig, behalve:**

Mevrouw Monica De Coninck, raadslid

## **23 2012\_GR\_00218 Aanvullend verkeersreglement - Quadverbod - Goedkeuring**

### **Motivering**

#### **Aanleiding en context**

De gemeenteraad keurde het mobiliteitsplan Antwerpen goed op 21 februari 2005 (jaarnummer 332).

Dit mobiliteitsplan omvat een algemeen plan, acht deelplannen en eveneens een actieplan op korte, middellange en lange termijn. Het realiseren en afbakenen van verkeersveilige en leefbare verblijfsgebieden behoren tot de maatregelen.

Het college keurde op 15 mei 2009 (jaarnummer 6484) een plan van aanpak goed voor de invoering van een reeks (nieuwe) zone 30 gebieden.

Het bestuursakkoord 2007-2012 stelt dat Antwerpen een bereikbare en leefbare stad wil zijn. Hoe meer verplaatsingen met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets worden gemaakt, hoe leefbaarder de stad wordt. En hoe meer bereikbaar voor bewoners en bezoekers of voor laden en lossen. De schaarse ruimte wordt onder alle gebruikers verdeeld met het oog op een verkeersleefbaar Antwerpen. Het uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid is de optimale bereikbaarheid van de stad, haar districten.

wijken en buurten volgens het 'STOP-principe'. Dat geeft, in deze volgorde, prioriteit aan stappers, trappers, openbaar vervoer en privaat (auto)vervoer. Antwerpen wil een stad zijn waarin voetgangers en fietsers zich veilig en comfortabel kunnen bewegen, met extra aandacht voor personen met een handicap.

De gemeenteraad keurde op 29 juni 2009 (jaarnummer 1213, datum van inwerkingtreding 5 juli 2009) een wijziging in de code van gemeentelijke politiereglementen goed, waarbij artikel 142bis werd ingevoerd. Deze introduceerde een verbod op de openbare wegen van de stad Antwerpen voor vierwielers met motor en vierwielige bromfietsen, de zogenaamde 'quads', behoudens toelating van de burgemeester. Het verbod werd beperkt tot de bebouwde kom en op de onverharde wegen buiten de bebouwde kom.

De invoering van dit verbod steunde op volgende motieven:

De stad Antwerpen wordt steeds vaker geconfronteerd met quads. Quads zijn vierwielige motorvoertuigen die verschijnen in allerlei maten en gewichten en met heel uiteenlopende toepassingen. Niet-gehomologeerde quads mogen alleen maar rijden op privé-terreinen of op specifieke circuits. Gehomologeerde quads mogen in principe op alle openbare wegen rijden met uitzondering van de snelwegen of autowegen. Het gebruik van quads op de openbare wegen zorgt echter voor overmatig geluidshinder. Deze vierwielige motorvoertuigen produceren geluiden die de grens van het normaal geluid van motorvoertuigen overschrijdt. Zij vormen een bron van overlast omdat meer en meer wordt vastgesteld dat deze quads soms uren aan een stuk rondjes rijden op een welbepaald parcours in de stad. De stad ontving hierover al tientallen klachten. Antwerpen wil van haar stad geen crossparcours voor quads maken. Vele quads zijn uitgerust met snelle motoren om snel hoge snelheden te kunnen halen. Zij leveren daarom een gevaar op voor de andere gebruikers van de openbare weg en vooral voor de fietsers en voetgangers. De stad Antwerpen is van oordeel dat het toelaten van quads op haar openbare wegen het harmonieus verloop van menselijke activiteiten in de stad verstoort en de levenskwaliteit van haar inwoners beperkt op een manier die de normale druk van het sociale leven overschrijdt. Tot slot is de stad Antwerpen van oordeel dat door het crossen met quads diepe sporen kunnen ontstaan op bepaalde onverharde en meer landelijke wegen. De burgemeester kan echter aan bepaalde personen toelating verlenen om met quads te rijden op het grondgebied van de stad Antwerpen onder andere voor puur beroepsmatige redenen (zoals voor landbouw). Tevens kan de burgemeester ook, al dan niet gekoppeld aan bepaalde voorwaarden, toelating verlenen om al dan niet tijdelijk op een afgebakend gebied met quads te rijden.

Bij de invoering van het quadverbod in de code van politiereglementen werd de mogelijkheid voorzien om, mits toelating van de burgemeester, van het quadverbod af te wijken. De afwijking wordt toegestaan om beroepsredenen, medische redenen of om andere gepronede redenen.

Sedert de invoering van het quadverbod in de code van politiereglementen werden 68 aanvragen geregistreerd. Hiervan werden 28 toelatingen verleend en 23 geweigerd, 12 aanvragen werden geannuleerd en 5 dossiers zijn lopende.

Twee derde van de toelatingen werd verleend om beroepsredenen, onder meer voor het gebruik van quads om van en naar de werkplaats te rijden, hetzij omdat deze moeilijk bereikbaar is op bepaalde tijdstippen (zoals bij avond- en nachtdiensten, ploegenarbeid, nachtelijke leveringen/geldophalingen, eerste hulpdiensten in geval van onbereikbaarheid wegens weersomstandigheden zoals sneeuw en ijzel), hetzij omwille van de plaatsgesteldheid (zoals werkplaatsen in het havengebied, landbouwgebied) of een combinatie van beide.

In deze gevallen werd de toelating beperkt tot het kortste traject tussen het woon-werkverkeer of tot

bepaalde tijdspannes. Deze trajecten en tijdspannes worden expliciet vermeld op de toelating. Eén derde van de toelatingen werd verleend om medische redenen. Het gaat onder meer om bestuurders met een lichamelijke ongeschiktheid die omwille van medische redenen niet meer met een auto of moto mogen rijden maar met een rijbewijs A3, wel met een quad (maximum 50 cc en 45 km/uur) Dit komt ten goede aan de mobiliteit, de zelfstandigheid en het comfort van de andersvalide die hierdoor op elk tijdstip, al dan niet met bagage, moeilijk bereikbare plaatsen kan bereiken.

De wettelijkheid van de opname van het quadverbod in een code van politiereglementen wordt betwist.

Het standpunt wordt verdedigd dat maatregelen waarvan de motieven overwegend verband houden met overmatige geluidshinder, hoge snelheden met gevaar voor de andere weggebruikers, het veroorzaken van diepe sporen op bepaalde wegen, een veilig en vlot verkeer, een blijvende verkeersstoestand regelen en thuis horen in een aanvullend verkeersreglement eerder dan in een politiereglement (verslag van het auditoraat bij de Raad van State, inzake nummer A/A 193.767/XII-5929, nummer A/A 193.800/XII-5936, nummer A/A 194.168/XII-5976).

Omdat het verkeersreglement geen oplossing bood, vroeg de vereniging van steden en gemeenten een oplossing. Met het Koninklijk Besluit van 11 juni 2011 ter bevordering van de veiligheid en mobiliteit van motorrijders werd een wettelijke omschrijving voor de quadvoertuigen ingevoerd, samen met een verbodsbord (C6). Het Koninklijk Besluit trad in werking op 1 september 2011. Dit verkeersbord verbiedt de toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met vier wielen, geconstrueerd voor onverhard terrein met een open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel (antwoord van de staatssecretaris voor mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister van 2 september 2011, op de vraag nummer 195 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 2 september 2011).

De te reglementeren openbare weg behoort tot het beheer van de stad.

Artikel 5 van het Gemeentedecreet voorziet dat de gemeenteraad een aanvullend reglement kan vaststellen op de gemeentewegen die zich op haar grondgebied bevinden. In afwijking van artikel 43 § 2,2° van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 kan de gemeenteraad die bevoegdheid toevertrouwen aan het college van burgemeester en schepenen.

Voor de gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen die enkel betrekking hebben op gemeentewegen die gelegen zijn op het grondgebied van de gemeente, geldt dat deze pas na kennisgeving aan de Vlaamse minister van mobiliteit in werking kunnen treden. De gemeente vermeldt in die mededeling de locaties waar ze de verkeersborden ter uitvoering van het aanvullend verkeersreglement plaatst.

De bedrijfseenheid stadsontwikkeling, afdeling ruimte en mobiliteit stelt voor de bestaande verkeerssignalisatie aan te vullen of aan te passen voor de wegen waarop quads niet zijn toegestaan.

### **Juridische grond**

De wet van 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

Het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement betreffende de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

De ministeriële omzendbrief MOB/2009/01 betreffende de aanvullende reglementen op de politie over

het wegverkeer van 3 april 2009.

De gemeenteraadsbeslissingen van 20 maart 2000 (jaarnummer 619) en 21 oktober 2002 (jaarnummer 2307) waarbij de districtsbesturen bevoegd zijn tot het verlenen van advies inzake lokaal verkeersbeleid. Indien het stadsbestuur deze adviezen niet opvolgt, dient de beslissing uitdrukkelijk gemotiveerd te worden.

De ministeriële rondzendbrief van 25 april 2003 betreffende parkeerplaatsen, voorbehouden voor personen met een handicap.

Het collegebesluit van 9 december 2001 (jaarnummer 13659) die de richtlijnen vastlegt waaraan de aanvraag voor een parkeerplaats voor personen met een handicap moet voldoen.

### **Regelgeving: bevoegdheid**

Volgens artikels 42 § 3 en 43 § 2 van het Gemeentedecreet is de gemeenteraad bevoegd voor het vaststellen van de gemeentelijke reglementen. Volgens artikel 5 van het decreet van 16 mei 2008 betreffende aanvullende reglementen op het wegverkeer, kan de gemeenteraad de bevoegdheid voor de aanvullende reglementen overdragen aan het college van burgemeester en schepenen.

### **Argumentatie**

Het stadsbestuur wenst het verbod voor bestuurders van motorvoertuigen met vier wielen, geconstrueerd voor onverhard terrein, met open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel te bestendigen, door op de toegangswegen tot het grondgebied van de stad het verbodbord C6 te plaatsen, met uitzondering van de gewestwegen.

Het stadsbestuur stelt veiligheid en comfort, voornamelijk voor voetgangers en fietsers, als norm met extra aandacht voor personen met een handicap.

De problematiek hieromtrent situeert zich voornamelijk op drie niveaus: verkeersveiligheid, geluid en verkeersleefbaarheid.

### **Verkeersveiligheid**

In verband met quads is de snelheid een cruciale factor in de verkeersveiligheidsproblematiek. Net als bij het instellen van de zones 30, toont het 'Power Model' van Nilsson aan dat een stijging van de gemiddelde snelheid met 5% leidt tot een stijging in het aantal ongevallen met ongeveer 10%. Het model laat bovendien zien dat het aantal ongevallen meer dan evenredig toeneemt met de snelheid. Snelheid levert niet alleen een bijdrage tot het aantal ongevallen maar is ook determinerend voor de ernst ervan. Quads zijn uitgerust met snelle motoren om snel hoge snelheden te kunnen halen. Sinds de invoering van het quadverbod in de code van politiereglementen, werden er een tiental processen-verbaal opgesteld lastens bestuurders van quads, waarvan twee processen-verbaal voor verkeersongevallen met lichamelijk letsel.

### **Geluid**

De effectieve snelheid van het verkeer, in het bijzonder van quads, heeft een impact op het geluidsniveau. Motorgeluid en uitlaatgeluid zijn dominant bij lagere snelheden. Optrekken, rijden met hoger toerental en afremmen, zorgen voor meer geluid. Studies hebben aangetoond dat geluidsoverlast recht evenredig is met de gemiddelde effectieve snelheid. Niettegenstaande quads zijn onderworpen aan geluidsnormen, veroorzaken deze voertuigen, meer dan alle andere, geluidsoverlast, zeker wanneer zij gebruikt worden voor 'joy-riding', wat vaak het geval is.

### Verkeersleefbaarheid

Voor de invoering van het quadverbod in de politiecodex waren de klachten over het gevaarlijk gedrag van de quadrijders significant aan het stijgen. De stad werd niet overspoeld met quads maar iedereen merkte dat er meer en meer quads opdoken in de straten van de stad. Quads zorgen voor bijkomende verkeersoverlast. Ze zijn in hoofdzaak bestemd voor recreatief gebruik en zet aan tot roekeloos rijgedrag. Uit een rondvraag bij de verschillende politieafdelingen bleek dat in meer dan de helft van de afdelingen van de lokale politie klachten werden geregistreerd. Ze hadden betrekking op snelheid, roekeloos rijgedrag, lawaai .... Heel wat quadbestuurders zorgden voor gevaarlijke situatie door bijvoorbeeld in trambeddingen te rijden, op de twee achterste wielen te rijden, te zigzaggen tussen het verkeer en andere kunsten op de openbare weg te oefenen. Heel wat mensen storen zich hier terecht aan.

Het barrière-effect van wegen, mede veroorzaakt door het toelaten van quads, vermindert bij het instellen van een toegangsverbod. Ook de vermindering van trillingshinder, geluidshinder en verkeersemisssies worden genoteerd.

De toegang tot de autosnelwegen is verboden voor bestuurders van vierwielers met motor zonder passagiersruimte (artikel 21.1 Koninklijk besluit van 1 december 1975, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg).

Het quadverbod in de code van politiereglementen heeft zijn effect niet gemist. Het sluit echter de noodzaak aan een verbod niet uit, het moet integendeel bestendigd worden. Temeer nu er sedert de invoering van het verbod in het politiereglement toch nog een tiental processen-verbaal wegens overtredingen werd opgesteld.

De vaststellingen en klachten bestrijken het ganse grondgebied van de stad, van noord (onder meer Jaagpad Kanaaldok B2, Schelde-Rijnverbinding, Reigersbosdreef, e.a.) naar zuid (onder meer Abdijstraat, Antverpiastraat, Sint-Bernardsesteenweg, Boomssteenweg, Majoor Maelfaitplein) en van oost (onder meer omgeving luchthaven, Dianalaan, Borrewaterstraat) naar west (onder meer Verschansingstraat, Leopold de Waelplaats, Sint-Jansvliet), met inbegrip van het centrum van de stad (onder meer Bleekhofstraat, Sterlingerstraat, Gemeentestraat, Van Stralenlei, Pothoekstraat). De klachten en overtredingen zijn derhalve niet te lokaliseren tot bepaalde delen van het grondgebied. Evenmin zijn ze beperkt tot bepaalde periodes.

Voormelde redenen van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en geluid gelden voor het ganse grondgebied van de stad. Zij sluiten aan bij het Masterplan Mobiliteit Antwerpen dat infrastructuurwerken voorziet in functie van het verhogen van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid, met het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en binnenvaart als hoofdrolspelers.

Het is niet verantwoord om één of meerdere stedelijke gebied(en) te isoleren, waar deze redenen niet of in mindere mate zou gelden. Dit zou niet alleen de rechtszekerheid in het gedrang brengen voor de quadbestuurders maar bovendien is het niet te rechtvaardigen dat bepaalde delen van het grondgebied meer dan andere moeten delen in de nadelige gevolgen van toegelaten quads. Het grondgebied van de stad kenmerkt zich immers door een sterke verstedelijking en een grote bevolkingsdichtheid. Het bestaat uit aaneengesloten woongebieden met een gemiddelde woondichtheid van 41,40% (woonmonitor\_2010), onderling verbonden met groene ruimte. In deze woongebieden maar ook in de groene ruimten, zijn de redenen verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en geluid aan de orde in het streven van de stad naar het verduurzamen van de stedelijke leefomgeving. Hierbij zijn de uitbreiding van groenoppervlakte en het versterken van de groenstructuur met een zo hoog mogelijke natuurkwaliteit en een zo duurzaam mogelijk verplaatsen (STOP-principe) concrete doelstellingen. Ze

dragen bij tot een gezonde en aangename leefomgeving voor wie in de stad woont, werkt of er op bezoek komt.

Het is dan ook gerechtvaardigd het verbodsbord C6 te plaatsen op alle toegangswegen van het grondgebied van de stad waar de bebouwde kom een aanvang neemt. Waar dit niet mogelijk is omdat de toegangsweg tot het grondgebied reeds binnen de bebouwde kom ligt, bij het de toegang tot het grondgebied. In de wegcode wordt de bebouwde kom gedefinieerd als een gebied met bebouwing en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1 en de uitvalswegen met de verkeersborden F3.

Om de doorstroming naar naburige gemeenten mogelijk te maken, worden de gewestwegen buiten het toepassingsgebied gelaten.

Om tegemoet te komen aan geïndividualiseerde, gerechtvaardigde uitzonderingen en om het verbod niet onnodig te veralgemenen, wordt het verbodsbord C6 aangevuld met een onderbord 'uitgezonderd vergunninghouders'. Het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid bevestigt dat C6-borden mogen worden voorzien van deze onderborden.

De toepassing van het huidig vergunningstelsel leert dat dit systeem werkt.

Aangezien de gemeenteraad de bevoegdheid om aanvullend te reglementeren kan toevertrouwen aan het college van burgemeester en schepenen, is het college van burgemeester en schepenen bevoegd om deze vergunningen toe te kennen.

Met vergunninghouders wordt bedoeld de natuurlijke personen die in het bezit zijn van een schriftelijke en voorafgaande vergunning van het college van burgemeester en schepenen, die op eerste verzoek van de politie moet worden getoond en overhandigd. Het college kan de vergunning beperken in tijd en/of aan bepaalde voorwaarden onderwerpen (zoals het kortste traject woon-werkverkeer, de tijdspanne vaststellen in de vergunning).

Om een vergunning te krijgen, moet een gemotiveerde aanvraag worden ingediend met opgave van de reden van de aanvraag: gezondheidsredenen, redenen van beroepsuitoefening of mogelijke andere redenen. Op deze wijze wordt prioritisering van het STOP-principe gerespecteerd en de hinder van het quadgebruik beperkt tot toelaatbaar privaat vervoer, met bijzondere aandacht voor personen met een handicap. De bereikbaarheid van het werk in en buiten de stad wordt vergemakkelijkt bij gebreke aan andere vervoermiddelen en binnen de perken van de in de toelating vermelde gepersonaliseerde bestemmingen. Anderzijds komt dit tegemoet aan personen die in het STOP-principe onvoldoende aan hun trekken komen.

De aanvrager moet het bewijs leveren van de gegronde redenen. Omdat de redenen van de toelating persoonsgebonden zijn, kan alleen een natuurlijk persoon, bestuurder een aanvraag indienen. Om de overdraagbaarheid onmogelijk te maken, is de vergunning enkel geldig voor de erin vermelde gegevens (bestuurder, merk, type quad, nummerplaat). Bij wijziging van deze gegevens dient een nieuwe aanvraag ingediend te worden. Om de nodeloze herhaling van aanvragen te voorkomen bij een weigering voor dezelfde bestuurders, kan een nieuwe aanvraag worden ingediend ten vroegste één jaar na datum van de weigering.

De huidige vergunninghouders kunnen hun toelating behouden.

Deze maatregelen omvatten gemeentewegen zoals bedoeld in artikel 5 van het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de



verkeerstekens.

Er zijn geen bovenlokale effecten te verwachten nu het quadverbod reeds meer dan twee jaar van kracht is via het verbod in het politiereglement en er geen nadelige effecten gekend of gesignaleerd zijn door de buurgemeenten. Overigens is er gebleken dat mede ingevolge het ingevoerde quadverbod in 2009, de stad niet overspoeld wordt door quads en dat, door het tijdig optreden, het gebruik ervan beperkt blijft. Bovendien wordt de doorstroming naar de naburige gemeenten gewaarborgd door de uitsluiting van gewestwegen.

De parkeerbalans blijft ongewijzigd.

### Adviezen

Het gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) heeft wat het parkeren betreft geen bezwaar.

De lokale politie Antwerpen/verkeerspolitie heeft vanuit veiligheidsoogpunt geen opmerkingen op het voorstel tot opmaak van een aanvullend verkeersreglement handelend over het instellen van een verbod van quads.

Het aanvullend verkeersreglement valt niet onder het lokaal verkeersbeleid. Het betreft federale verkeerswetgeving, die van toepassing is op het ganse grondgebied van de stad Antwerpen. Een advies van de districten is niet verplicht. De districten zullen in kennis gesteld worden van het aanvullend verkeersreglement.

### **Financiële gevolgen**

Nee

### **Algemene financiële opmerkingen**

De bedrijfseenheid stadsontwikkeling zal de nodige signalisatie zelf plaatsen met materiaal uit eigen voorraad. Er zijn dus geen rechtstreekse financiële gevolgen.

### **Strategisch kader**

Dit besluit past in de realisatie van:

Doelstellingen:

- SD - SDSL02 - De stad garandeert iedereen een kwaliteitsvolle leefomgeving
  - ND - SDSL0201 - De stad streeft naar een leefomgeving, vrij van overlast en criminaliteit, voor iedere Antwerpenaar.
  - OD - SDSL020105 - De stad staat in voor een correct en kwaliteitsvolle bestuurlijk toezicht en handhaving op wetten, sociale grondrechten en omgangsnormen op het openbaar domein

## **Besluit**

De gemeenteraad keurt bij hoofdelijke stemming, met 30 stemmen tegen 16, er zijn 3 onthoudingen en 5 raadsleden brachten geen stem uit, volgend besluit goed.

**Stemden ja:** Luc Bungeneers, Marc Van Peel, Nahima Lanjri, Ann Coolsaet, Erwin Pairon, Claude Marinower, Ludo Van Campenhout, Philip Heylen, Kathleen Van Brempt, Freya Piryns, Youssef Slassi, Suzette Verhoeven, George Ver Eecke, Robert Voorhamme, Ergün Top, Fauzaya

Talhaoui, Maya Detiége, Güler Turan, Leen Verbist, Guy Lauwers, Fatma Akbas, Greet van Gool, Bart Martens, Eva Mangelschots, Toon Wassenberg, Jo Vermeulen, Eva Wuyts, Seppe De Blust, Kris Luyckx, Patrick Janssens.

**Stemden nee:** Staf Neel, Hilda Vienne, Bob Hulstaert, Jan Penris, Hugo Verhelst, Gerolf Annemans, Caroline Drieghe, Wim Wienen, Staf Wouters, Chris Calluy, Jurgen Verstrepen, Bruno Valkeniers, Peggy Pooters, Wim Van Osselaer, Ilse Buyst, Nancy Verrijke

**Hebben zich onthouden:** Johan Van Brusselen, Bart De Wever, Frank Hosteaux.

**Brachten geen stem uit:** Filip Dewinter, Tanja Smit, Anke Van dermeersch, Karim Bachar, Sener Ugurlu.

### **Artikel 1**

De gemeenteraad beslist om het aanvullend verkeersreglement aangaande het instellen van verbod voor het gebruik van quads, uitgezonderd voor de houders van een vergunning, op het ganse grondgebied van de stad Antwerpen, met uitzondering van de gewestwegen, goed te keuren.

De verbodsborden C6, met onderbord 'uitgezonderd vergunninghouders', worden geplaatst op alle toegangswegen van het grondgebied van de stad Antwerpen met uitzondering van de gewestwegen, ter hoogte van de bebouwde kom of ter hoogte van de toegang tot het grondgebied en ter hoogte van de gemeentewegen die toegankelijk zijn via gewestwegen.

### **Artikel 2**

De gemeenteraad beslist dat het college bevoegd is om uitvoering te geven aan dit aanvullend verkeersreglement. Het college is tevens bevoegd om:

- de locaties aan te duiden waar de verkeersborden ter uitvoering van het aanvullend verkeersreglement worden geplaatst;
- de wijze te bepalen waarop de borden C6 worden geplaatst;
- de datum van inwerkingtreding van het aanvullend verkeersreglement te bepalen.

### **Artikel 3**

De gemeenteraad beslist om de onderstaande vergunningprocedure goed te keuren.

Artikel 1.- Mits schriftelijke en voorafgaande vergunning van de college van burgemeester en schepenen kan van het quadverbod worden afgeweken.

Voor het verkrijgen van een vergunning moet een gemotiveerde aanvraag worden ingediend bij het college van burgemeester en schepenen op het daartoe voorziene aanvraagformulier, mits opgave van de reden van de aanvraag: gezondheidsredenen, redenen van beroepsuitoefening of mogelijke andere ernstige redenen. De aanvrager beschikt over een termijn van 30 dagen om gevraagde bijkomende gegevens in te dienen na het verzoek hiertoe, bij gebreke wordt de aanvraag als geannuleerd beschouwd. De aanvraag is enkel mogelijk voor natuurlijke personen bestuurders, opgegeven in het aanvraagformulier met per quad één hoofdbestuurder en maximum één bijkomend bestuurder. Er kan slechts één vergunning per hoofdbestuurder worden verleend.

Wanneer de aanvraag wordt geweigerd, kan voor dezelfde hoofdbestuurder een nieuwe aanvraag worden ingediend ten vroegste één jaar na datum van de weigering.

Het college van burgemeester en schepenen kan de geldigheidsduur van de vergunning beperken en/of de vergunning aan bepaalde voorwaarden onderwerpen.



Artikel 2. - Elke bestuurder van een quad moet steeds in het bezit zijn van de vergunning van het college van burgemeester en schepenen, die op eerste verzoek van de bevoegde instantie moet worden getoond en ter controle desgevallend moet worden overhandigd.

Artikel 3. - De vergunning is enkel geldig voor de erin vermelde gegevens (bestuurder, merk, type quad, nummerplaat). Bij wijziging van deze gegevens vervalt de vergunning van rechtswege.

Artikel 4.- De voor de goedkeuring van het aanvullend verkeersreglement door de burgemeester afgeleverde toelatingen, blijven geldig.

#### **Artikel 4**

Dit besluit heeft in principe voor de stad geen financiële gevolgen.